Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2414

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de uitwerking van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) voor de bereikbaarheid van Nederland* (ingezonden 9 maart 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 28 april 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 2015.

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van de berichtgeving van de ANWB over de toename van files?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Herkent u de ontwikkeling die door de ANWB wordt geschetst dat de filedruk vooral in de Randstad flink toeneemt? Wat betekent dit voor uw inzet om de filedruk te verminderen?

Antwoord 2
In de afgelopen jaren hebben we, voornamelijk door aanleg en verbreding van wegen en het programma Beter Benutten, een afname van de files in Nederland gezien van in totaal 15%. Vanzelfsprekend speelde de economische crisis daarbij ook een rol maar dit effect was drie keer kleiner dan het effect van onze eigen investeringen [Mobiliteitsbeeld KiM 2015]. De seinen voor de Nederlandse economie staan weer op groen en dat is goed nieuws.
Het gevolg is wel dat de drukte op de weg groeit en de files de komende jaren met name in de Randstad en Noord-Brabant weer gaan toenemen [Mobiliteitsbeeld KiM 2015], waar de investeringen van de afgelopen jaren juist hebben gezorgd voor een vermindering van de files. Dat de files nu weer toenemen is overigens niet onverwacht; het komt overeen met onze eigen inschattingen. De toenemende drukte op de wegen onderstreept de noodzaak om, binnen de gegeven budgettaire ruimte, voluit door te gaan met de

[1] AD.nl, 2 maart 2016, http://www.ad.nl/ad/nl/1012/Nederland/article/detail/4255236/2016/03/02/ANWB-weer-meer-files-bij-verkeersknelpunten.dhtml

ah-tk-20152016-2414
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2016

aanleg en verbreding van wegen zoals de A13/A16 Rotterdam en Ring Utrecht, en met slimme kleinschalige maatregelen (Beter Benutten aanpak).

Vraag 3
Deelt u de mening dat de bereikbaarheid van de mainports, brainport, greenports en de valleys van nationale betekenis essentieel is voor de economische ontwikkeling van Nederland? Zo ja, hoe garandeert u dan deze bereikbaarheid nu en in de toekomst tussen deze regio's en de achterlandverbindingen?

Antwoord 3
In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn onze ambities opgenomen om het verdienvermogen en de economische ontwikkeling van Nederland verder te versterken. Ik hecht daarbij grote waarde aan de mainports, brainport, greenports en de valleys. Om een goede bereikbaarheid te garanderen investeert het kabinet de komende jaren nog volop met het huidige MIRT-programma. Projecten zoals de Blankenburgverbinding, de doortrekking van de A15 in Oost-Nederland, meerdere (zee)sluisprojecten en Programma Hoogfrequent Spoor leveren een aanzienlijke bijdrage aan doelstellingen uit de SVIR, o.a. door verbetering van de belangrijke achterlandverbindingen van de mainports. Ik ben naar aanleiding van de update van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uit 2013 een zestal MIRT Onderzoeken gestart. Het denken over maatregelen die mogelijk nodig zijn na 2028 staat dus ook niet stil.
Voor de maatregelen die uit lopende MIRT onderzoeken voortkomen zijn op dit moment nog onvoldoende middelen beschikbaar.

Vraag 4
In hoeverre worden de nationale belangen uit de SVIR die betrekking hebben op de mobiliteit gerealiseerd? Vindt u dat u op schema ligt met het realiseren van deze nationale belangen? Zo nee, welke acties heeft u ondernomen of gaat u nog ondernemen?

Antwoord 4
In de SVIR zijn de ambities neergelegd waar we met Nederland richting 2040 heen willen. Met het huidige MIRT-programma werk ik aan de gestelde doelen ten aanzien van de bereikbaarheid. Het Kennisinstituut voor de Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft aangetoond dat met de aangelegde nieuwe infrastructuur de bereikbaarheid van Nederland flink is verbeterd. Investeren in infrastructuur blijft nodig om de bereikbaarheid op peil te houden. Met het huidige MIRT-programma werk ik hard om de doelstellingen uit de SVIR te behalen. Zoals ik al eerder in debatten met uw Kamer over het MIRT heb aangegeven, is de financiële ruimte tot en met 2028 te beperkt om de doelstellingen uit het SVIR volledig te realiseren. Voor de gesignaleerde knelpunten uit de NMCA 2013 ben ik met de aanpak Meer Bereiken met 6 MIRT Onderzoeken gestart, te weten:
- Noordwestkant Amsterdam,
- Oostkant Amsterdam,
- Kennisas A2,
- Regio Rotterdam-Den Haag,
- Corridor Oost (goederenvervoer), en
- Corridor Zuid (goederenvervoer).

De resultaten van deze en andere lopende MIRT Onderzoeken, zoals Utrecht Oost en Eindhoven Brainport City, brengen ook de opgaven en oplossingen in beeld die richting kunnen geven aan de benodigde investeringen na 2028. Ik kijk daarnaast hoe ik met slimme beperkte infrastructurele maatregelen op kortere termijn voor verlichting van de files kan zorgen zoals bij de A15 Papendrecht-Sliedrecht en de A4 bij Leiden.

Vraag 5
Op welke wijze wordt invulling gegeven aan de versterking van de robuustheid van het hoofdnetwerk? Welke ontbrekende schakels dienen hiertoe te worden aangelegd?

Antwoord 5
Een robuust netwerk draagt bij aan betrouwbare reistijden op het wegennet. Met de openstelling van de A4 Delft-Schiedam en het nieuwe stuk A4 bij Steenbergen is bijvoorbeeld een alternatieve route ontstaan van en naar België. Om de robuustheid te vergroten heb ik de afgelopen periode een aantal belangrijke stappen gezet bij de andere ontbrekende schakels in het netwerk. Dit zijn de A13/A16 Rotterdam, Blankenburgverbinding en de doortrekking van de A15 in Oost-Nederland. Deze projecten zullen na openstelling een belangrijke bijdrage leveren aan een robuust hoofdwegennet. Na aanleg van deze ontbrekende schakels voorzie ik op korte termijn geen noodzaak voor de aanleg van andere volledig nieuwe verbindingen. Om de SVIR-doelen te halen zijn investeringen in het huidige netwerk en aanpalende maatregelen nodig.
Ook in het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland wordt gewerkt aan verbetering op belangrijke achterlandverbindingen zoals de A67. Tot slot dragen ook de investeringen in andere modaliteiten, zoals de verbetering van de Waal en de optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua, bij aan een robuust netwerk. Dit leidt met name tot betere keuzemogelijkheden voor zowel personen als de transportsector.

Vraag 6
Kunt u zich de afspraak in de SVIR herinneren om voor de hoofdverbindingen binnen de Randstad de 2x4 rijstroken als standaard door te voeren? Staat u nog steeds achter deze afspraak? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is daar tot op heden binnen de Randstad van gerealiseerd? Welke aanpassingen naar 2x4 rijstroken zijn voorzien in het Infrastructuurfonds tot 2028? Kunt u een overzicht geven van de 2x4 verbindingen binnen de Randstad die nog gerealiseerd moeten worden en waar nog niet in is voorzien in het Infrastructuurfonds tot 2028?

Antwoord 6
In de SVIR staat vermeld dat op de hoofdverbindingen binnen de Randstad de standaard 2x4 rijstroken is. Deze ambitie laat onverlet dat, zoals ook in de SVIR is aangegeven, voor elke verbreding moet worden aangetoond dat er sprake is van een daadwerkelijke vraag. Het gaat mij primair om het voorkomen danwel oplossen van bereikbaarheidsknelpunten. De ambitie van 2x3 en 2x4 geeft de doelstellingen weer voor 2040. De realisatie zal gebeuren als vanuit de NMCA een knelpunt wordt gesignaleerd en via de MIRT-procedure (bijv. in een verkenning) de noodzaak van verbreding wordt aangetoond, waarbij ook gekeken wordt naar andere doelstellingen zoals verbetering van de robuustheid van het netwerk en de versterking van de economie.
Uit de update NMCA 2013 is gebleken dat niet alle wegen binnen de Randstad al voor 2028 hoeven te worden verbreed naar 2x4 om te voldoen aan de in de SVIR vastgelegde doelstellingen. Na uitvoering van het MIRT-programma zijn er bij lage economische groei nog wel een aantal toekomstige knelpunten geconstateerd. Voor deze knelpunten zijn MIRT Onderzoeken gestart. Bij een volgende NMCA zullen we de bereikbaarheidsknelpunten in kaart brengen met de nieuwe WLO-scenario's. De resultaten hiervan zijn in 2017 gepland.

Vraag 7
Kunt u zich de afspraak in de SVIR herinneren om voor de hoofdverbindingen buiten de Randstad (waar congestie een structureel probleem) de 2x3 rijstroken als standaard door te voeren? Staat u nog steeds achter deze afspraak? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is tot op heden gerealiseerd van deze ambitie? Welke aanpassingen naar 2x3 rijstroken zijn voorzien in het Infrastructuurfonds tot 2028? Kunt u een overzicht geven van de 2x3 verbindingen buiten de randstad die nog gerealiseerd moeten worden en niet in het Infrastructuurfonds tot 2028 zijn opgenomen? Welke verbindingen zijn afgevallen omdat inmiddels aangetoond is dat 2x2 rijstroken ook op de lange termijn voldoende zijn op die verbinding?

Antwoord 7
Zie antwoord vraag 6.

Vraag 8
Kunt u zich de afspraak in de SVIR herinneren dat het doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer zo veel mogelijk gescheiden wordt om de doorstroming te verbeteren? Op welke wijze is hier sinds 2012 invulling aan gegeven? Op welke wijze wordt de bereikbaarheidsindicator ook op het onderliggend wegennetwerk toegepast? Hoeveel zogenaamde supersnelwegen (met minder afslagen) zijn er inmiddels ontstaan? In hoeverre is er sprake geweest van een vlottere doorstroming?

Antwoord 8
Bij MIRT Verkenningen wordt gekeken of het scheiden van regionaal en doorgaand verkeer een bijdrage kan leveren aan een betere bereikbaarheid. Naast de diverse plaatsen waar dit systeem al langer functioneert heb ik sinds 2012 op de volgende plaatsen het doorgaand en bestemmingsverkeer gescheiden:

- A2 Oudenrijn-Maarssen
- A73 Venlo
- A10 Coentunnel-Westrandweg
- A4 bij Leiden
- A15 Maasvlakte-Vaanplein
- A2 Passage Maastricht (realisatie dit jaar)

Op deze plaatsen heeft het doorgaande verkeer te maken met minder aansluitingen. Hoewel op de meeste plaatsen sprake is van een sterk verbeterde doorstroming, vergt de detaillering soms nog enige optimalisatie en moet het verkeer soms nog wennen aan de nieuwe situatie. Naast de gerealiseerde projecten is ontvlechting onderdeel van de planning in de volgende MIRT-projecten:

- A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere
- Verkenning A4 Haaglanden
- Ring Utrecht, ontweven A27/A28
- Parallelstructuur Gouweknoop (subsidie aan project regio)

Om de kwaliteit van de bereikbaarheid voor de gebruiker te kunnen beoordelen is een bereikbaarheidsindicator ontwikkeld. De bereikbaarheidsindicator kijkt naar de reistijd van deur-tot-deur, dus ook op het onderliggende wegennet. Deze indicator geeft daarbij ook inzicht in de kwaliteit van de bereikbaarheid over de modaliteiten heen (dus voor het totale mobiliteitssysteem) in samenhang met economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Ik pas de bereikbaarheidsindicator toe in de MIRT Onderzoeken en in het programma Beter Benutten waarbij naar mogelijke maatregelen op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet wordt gekeken.
Overigens is het realiseren van zogenaamde supersnelwegen geen expliciet beleidsdoel. Ontvlechting is altijd onderdeel van de ideevorming, en wordt ingezet daar waar meerwaarde is te verwachten.

Vraag 9
Kunt u specifiek ingaan op de situatie rondom Eindhoven en de situatie rondom Leiden? In hoeverre is in deze beide regio’s sprake van een vlottere doorstroming, sinds het scheiden van het doorgaand en bestemmingsverkeer, en in hoeverre is er bijvoorbeeld bij de A4 bij Leiden, nog steeds sprake van files?

Antwoord 9
De nieuwe structuur van de Randweg Eindhoven (hoofdrijbaan A2 en parallelbaan N2) is officieel geopend op 8 juni 2010. In het begin waren er nog problemen, omdat weggebruikers al vroeg moeten kiezen welke baan gebruikt moet worden en ze daaraan moesten wennen. Ook waren er wat problemen op de Randweg met terugslag van files op aanpalende trajecten. Eind 2010 zijn er extra rijstroken op de A2 (zuidelijk van Eindhoven) en op de A58 (richting Tilburg) geopend die deze problemen verminderd hebben. Over het geheel genomen is na aanleg van het project A2/N2 Randweg Eindhoven de doorstroming sterk verbeterd en zijn er veel minder files.
Inmiddels zijn we meer dan 5 jaar verder en in die tijd is de hoeveelheid verkeer op de Randweg Eindhoven sterk gegroeid. Tussen 2011 en 2014 was de groei ongeveer 15%. De intensiteiten zijn vooral op de hoofdrijbaan tussen Knooppunt Batadorp en Eindhoven-Centrum behoorlijk hoog en dat kan daar regelmatig tot enige vertraging leiden. Op de parallelbaan is dat minder. De

vertraging op de Randweg Eindhoven blijft binnen de normen voor acceptabele reistijden vanuit de SVIR.
De A4 is op het wegvak Zoeterwoude – Leiden ontvlochten bij de afritten 6a en 7. De verkeersstroom wordt hier afgewikkeld via een structuur met parallelbanen die in juli 2014 is geopend. De nieuwe situatie heeft tot een betere doorstroming geleid vergeleken met de oude situatie in 2011. Toch komen files in de ochtend- en avondspits nog regelmatig voor. Rijkswaterstaat heeft daarom een onderzoek verricht naar kleinschalige en snel uit te voeren benuttingsmaatregelen om de doorstroming te optimaliseren. Ik heb uw Kamer hierover op 10 maart jl. met een brief geïnformeerd (Kamerstuk 34 300 A, nr. 61).

Vraag 10
Kunt u zich de afspraak in de SVIR herinneren om voor nieuwe projecten voor de stedelijke regio's van nationale betekenis als Rijk in samenwerking met marktpartijen en andere overheden op zoek te gaan naar nieuwe vormen van financiering? Welke nieuwe vormen van financiering zijn er inmiddels verkend en tot welke uitkomsten en concrete acties heeft dit geleid?

Antwoord 10
In de SVIR is de ambitie opgenomen om samen met de markt en decentrale overheden nieuwe vormen van financiering te zoeken. Door de afgenomen economische groei zijn nieuwe initiatieven op een lager pitje komen te staan. Dit komt bijvoorbeeld doordat de vraag naar nieuwe kantoorlocaties flink is gedaald. Samen met hogere eisen die financiers zoals banken, pensioenfondsen en verzekeraar stellen aan projectontwikkeling, blijkt het lastig om een business case rond te krijgen voor nieuwe locaties. Vanuit het Rijk kunnen we dergelijke initiatieven voor gebiedsontwikkeling wel stimuleren. Dit doen we bijvoorbeeld door aanpassing van de regelgeving in de Omgevingswet.
Bij het opstarten van nieuwe aanlegprojecten is nog steeds een sterke rol weggelegd voor de overheid. We werken wel steeds meer samen met decentrale overheden en met de markt. Zo is bij het project A1 Apeldoorn-Azelo de regio bereid tot co- en voorfinanciering om het project eerder te realiseren. Ook heb ik het afgelopen najaar een besluit genomen over het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland. Dit is een mooi voorbeeld om de bereikbaarheidsopgaven samen met decentrale overheden en het bedrijfsleven op slimme wijze op te pakken. Deze partijen investeren daar allemaal in. Verder zijn tegenwoordig DBFM-contracten een steeds meer gangbare vorm van Publiek Private Samenwerking bij infrastructuurprojecten zoals wegen, vaarwegen en water, waaronder sluizen. Voor projecten groter dan € 60 mln. bestaat er een «PPS-tenzij» beleid. Bij DBFM-contracten wordt er gedurende een periode van 20 tot 25 jaar een prestatie ingekocht van een privaat consortium (doorgaans: een beschikbare weg). Hiertoe ontwerpt, bouwt, financiert en onderhoudt het betreffende consortium de infrastructuur. Het Rijk blijft hierbij de juridische eigenaar van de infrastructuur en verkrijgt deze na afloop van het contract ook weer in eigen beheer.

Vraag 11
Kunt u zich de afspraak uit de SVIR herinneren dat het Rijk geen bovenwettelijke inpassingen financiert bij de inpassing van infrastructuur? Kunt u een overzicht geven bij welke projecten hier sindsdien van af is geweken, waarom dat is gebeurd en om welke maatregelen en bedragen het gaat?

Antwoord 11
In 2012 is de SVIR vastgesteld. Sindsdien neem ik in principe geen aanlegbesluiten waarbij bovenwettelijke maatregelen worden getroffen zonder dat de regio hiervoor zelf ook middelen beschikbaar stelt. Bij de wegen heb ik alleen voor de projecten Blankenburgverbinding en Ring Utrecht in afstemming met de regio afspraken gemaakt om extra budget in te zetten voor een betere inpassing. Deze projecten, inclusief de inpassing, zijn veelvuldig met uw Kamer besproken. Zonder deze inpassingsmaatregelen was er onvoldoende draagvlak om deze projecten te realiseren. Daarnaast voer ik bij projecten waar sprake is van cofinanciering door de regio het gesprek over de inpassing. Regelmatig leidt dit, zoals bij de doortrekking van de A15 en het Programma Hoogfrequent Spoor bij Vught, tot een afspraak met de regio om

een aantal bovenwettelijke maatregelen te realiseren die zij dan vanuit hun bijdrage aan het project betalen.

Vraag 12
Kunt u een overzicht geven van de acties en resultaten die door het Rijk gerealiseerd zijn gegeven de ambitie in de SVIR om tot een betere toegang en integraliteit van realtime reisinformatie te komen?

Antwoord 12
Ik werk, samen met de markt en andere overheden op diverse manieren aan betere toegang tot en gebruik van statische en realtime reisinformatie. Voor het openbaar vervoer heb ik de regie genomen door samen met decentrale overheden en vervoerders zorg te dragen voor het beschikbaar krijgen van statische en realtime gegevens. Sinds 2014 zijn statische (dienstregeling, halte informatie, tarieven) en realtime (op tijd rijden) gegevens voor bus, tram, metro en trein beschikbaar voor alle service providers via de NDOV (Nationale Data Openbaar Vervoer). Dit heeft geleid tot diverse reisplanners en apps.
Rijkswaterstaat en 18 andere wegbeheerders leveren via NDW (Nationale Databank Wegverkeergegevens) vanaf 2009 gegevens voor het wegverkeer over de actuele verkeersituatie op de belangrijkste wegen in Nederland. Die gegevens worden gebruikt in navigatiesystemen, apps, verkeersinformatiediensten (bijv. via radio). De gegevens zijn onder een data- en dienstenovereenkomst en ook als Open Data beschikbaar. Daarnaast biedt NDW statusgegevens, zoals gegevens over wegwerkzaamheden, filemeldingen, maximum snelheden, restduur van incidenten en brugopeningen. Het betreft zowel het hoofdwegennet als delen van het provinciale en gemeentelijke wegennet.
Naast de overheden bieden marktpartijen data aan. Deze zijn, samen met de overheidsdata beschikbaar via Marktplaats voor Mobiliteitsdata (o.a. parkeerdata). Deze data worden eveneens gebruikt in navigatiesystemen en apps.
Navigatie, reis- en routeplanner en apps worden vooral voorafgaand aan de reis gebruikt. In onbekende situaties is het gebruik tijdens de rit aanzienlijk hoger dan bij routine ritten.
Ook voor andere modaliteiten is gewerkt om tot betere realtime reisinformatie te komen. Voor binnenvaart worden bijvoorbeeld bij o.a. Zeeuwse sluizen proeven gedaan met het online verstrekken van actuele sluisplanningen op basis van positiegegevens van schepen (AIS) en andere reisgegevens. Doel is om te komen tot efficiëntere sluis- en reisplanning.

Vraag 13
Deelt u de mening dat de bevindingen in het Welvaart en Leefomgeving (WLO) 2015-scenario van het Centraal Planbureau (CPB) een verlenging van het Infrastructuurfonds noodzaken? Kunt u reageren op de scenario's over de toename van het aantal afgelegde kilometers in Nederland zoals voorspeld in de WLO 2015?

Antwoord 13
Uit de update NMCA 2013 is al gebleken dat er nog knelpunten zijn bij lage groei die ik niet voor 2028 kan oplossen. Uit de nieuwe WLO-scenario's blijkt dat de automobiliteit in zowel het lage als hoge scenario blijft groeien tot 2050. Het nieuwe lage groeiscenario komt voor mobiliteit iets hoger uit dan het oude RC-scenario (lage groeiscenario), waarbij het planbureau aangeeft dat dit mede voortkomt uit de keuze voor een kleinere bandbreedte. Het is dan ook zeer waarschijnlijk dat er ook bij de nieuwe scenario's nog sprake zal zijn van knelpunten en aanvullende investeringen nodig kunnen blijken te zijn. Ik vertaal momenteel de nieuwe landelijk WLO-scenario's van CPB en PBL naar gedetailleerde invoer voor de verkeers- en vervoermodellen. Daarmee voer ik, samen met de regio's, de komende Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse uit. De uitkomsten, die in 2017 zijn gepland, kunnen mede richting geven aan de benodigde investeringen na 2028. Het denken over maatregelen die mogelijk nodig zijn na 2028 staat dus niet stil.

Vraag 14
Wat is de stand van zaken van de uitwerking van de motie Harbers c.s.[2] die verzoekt om uiterlijk in het voorjaar van 2016 met een visie te komen op de verlenging van onder andere het Infrastructuurfonds?

Antwoord 14
Zoals ik het afgelopen najaar bij de begrotingbehandeling van IenM uw Kamer heb aangegeven, ben ik met de Minister van Financiën in gesprek over de beschikbare middelen voor infrastructuur. Onderdeel van gesprek is de verlenging van de fondsen. Ik verwacht u dan ook bij Prinsjesdag te kunnen informeren over de uitwerking van de motie Harbers.

[2] Kamerstuk 34 300, nr. 50